

**SULL'ISTMO DI
SUEZ E SUL
COMMERCIO
ORIENTALE
MEMORIA...**

Cesare Correnti





423.
12

423
12



SULL'ISTMO DI SUEZ

K

SUL COMMERCIO ORIENTALE



SULL'ISTMO DI SUEZ E SUL COMMERCIO ORIENTALE

MEMORIA BIBLIOGRAFICA

DEL COMM. CESARE CORRENTI

Vice Presidente della Società Geografica Italiana

(Ritratto dal *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Fasc. 3^o).

Il commercio indo-europeo e la marina mercantile italiana a vela e a vapore. Articoli di Jacopo Virgilio, stampati in un vol. di 231 pagina. Genova, Tipografia Sociale, 1869. — *Il commercio cinese nel 1863.* Cenni geografici, statistici e commerciali raccolti da G. B. Beccari membro del Consiglio della Società Geografica Italiana. San Giovanni Valdarno, 1869. — *La questione commerciale d'Oriente, l'Italia e il Canale di Suez.* Cenni e considerazioni per cura dell'avv. Pier Luigi Barzellotti, segretario della Camera di Commercio di Firenze, e membro della Società Geografica Italiana. Firenze, Tipografia Eredi Botta, Giugno 1869. — *Bhamo's expedition, Report on the practicability of reopening the trade-route between Burma and Western China*, by captain A. Powers R. Navy, with an appendix. Rangoon, 1869. La spedizione inglese diretta dal Capitano Sladen compì il suo viaggio in sei mesi, dal Marzo al Settembre del 1868). — *Note par l'exploitation du cours de Cambodge par une commission scientifique française*, par M. Francis Garnier, lieutenant de vaisseau. *Bulletin de la Société de Géographie Française*. Février 1869. (La commissione esploratrice francese, partita da Saigon alla foce del Cambogie il 5 Giugno 1866, raggiunse il fiume Azzurro, e vi discese fino a Shanghai dove giunse il 12 Giugno 1868, dopo aver percorso 6,720 chilometri di strada senza i viaggi di deviazione). — *Die Ueberlandrouten aus Indien nach China und insbesondere die englische Expedition vom Irawaddi zur chinesischen Provinz Yünnan.* Dal giornale *Ausland*, n° 29, 30 del 17 e 24 Luglio 1869. (Le strade per terra dalla India alla Cina e particolarmente la spedizione inglese dall'Irawaddi all'Yünnan, del Dottore J. S. Kohl). — *Die indischen Eisenbahnen.* Dal giornale *Ausland* n° 30 del 24 Luglio 1869. (Le strade ferrate nell'India inglese colla specificazione degli 11 gruppi che misurano nell'insieme 5,645 miglia in-

glesì, e costarono due mila milioni di franchi). — *Der Suez Canal und seine nächste Zukunft*, Mittheilungen der K. K. geographischen Gesellschaft in Wien, XII, Band, 1869. (*Il Canale di Suez e il suo prossimo avvenire*. Vi si danno principalmente notizie sulla colonia austriaca all'Isino, sulle operazioni del Lloyd triestino in Porto Said; sulla marineria Dalmata, che si è proclamata la miglior del Mediterraneo, sulla necessità di migliorare le condizioni idrografiche di Trieste e di Fiume, e di aprir la ferrovia del Prédil affine di controbilanciare la concorrenza del Brennero intieramente favorevole a Brescia). — *Der handelspolitische Werth des Suez Canals* dal giornale *Ausland*, n° 31, del 31 Luglio 1869. (*Dell'importanza del Canale di Suez*. È l'ultima parola dell'opinione germanica che si manifesta poco favorevole al rifiorimento de' commerci orientali pel Mediterraneo. A questo proposito dà importanti ragguagli sul commercio marittimo di Brema appena inviato, e già crescente nelle Indie).

Fra poco l'Italia sarà chiamata a far un altro esperimento delle sue forze. Gran mercè che questa volta non saranno cannonate: sebbene, chi ci ripensi, potrebb'anche esser peggio. La via dell'estremo Oriente, rintoppata finqui per noi da continenti impervii alla civiltà, e da quello sterminato promontorio africano, a voltar il quale le navi europee dovevano correre un viaggio lungo più che mezzo il giro del globo, fra due mesi si aprirà dritta in fondo al nostro mare domestico, e ci passerà proprio sull'uscio. I mediterranei indiani, gli arcipelaghi equatoriali, dove si manifesta tutto di nella sua feconda esuberanza la giovinezza della terra, ci si ravvicineranno d'un tratto quattro o cinque mila miglia. Noi ci troveremo trasportati in un'altra atmosfera economica, in un'altro periodo di vita tellurica. E allora?

Più che un'avvenimento commerciale l'apertura del Canale, il quale meglio dovrebbe chiamarsi, se i fatti rispondano ai concetti, faro, o bosforo, o stretto, o euripo di Suez, pare a quelli, che hanno istinto d'avvenire, una rivoluzione cosmica. Le indagini della scienza hanno tolta via l'ostinata preconcuzione d'un livello differente dei due mari. Nessuno teme ora più il riversamento e il cozzo delle correnti pelagiche, o i ringorghi immaginati da Stephenson a petizione di Lord Palmerston. Ma tutti si domandano con ansietà ogni giorno più viva quali deviazioni, quali trabocchi, quali ristagni, la nuova strada marittima cagionerà ne' commerci del mondo, de' quali gli scambi tra manifatture e metalli d'Europa, e prodotti orientali sono sì gran parte. Tutti si domandano quale sarà la conseguenza di codesto rapido raccostamento delle tre più grandi masse di popoli, che sieno al mondo, le quali finqui hanno sempre formato come tre costellazioni separate da enormi spazi di tempo, e che ora raddoppiata la forza attrattiva sentiranno quasi l'attrito, il peso e il calore d'un'insolita vicinanza. L'Europa con trecento milioni d'abitanti, le Indie con dugentocinquanta milioni, la Cina con cinquecento milioni sono veramente per numero, per tradizione, per ricchezza,

per rigoglio di forze la propria sede dell'umanità storica. A fronte di codesta trifforme compagine di popoli e di civiltà, la giovane Australia e perfino la miracolosa America riappajono solitudini, embrioni, colonie. Il vecchio mondo si ricostituisce e si riconcentra. La Cina e l'estrema Asia, volte a ponente, e inclinate, come direbbe Dante, contro il corso del sole, sono ricondotte a forza verso l'Europa; da Canton e da Singapore si giungerà più presto ad Alessandria che a S. Francisco di California. L'antico Mediterraneo ridiverrà per la geografia civile quello che è sempre stato per la geografia fisica, il centro della terra abitabile.

Ecco i presentimenti. Ma tutti questi miracoli saranno conseguenza del taglio dell'Istmo egiziaco? Anzi, il taglio, immaginato e condotto omai pressochè a fine dalla immensa operosità del Lesseps, deve dirsi una conseguenza delle affinità geografiche e delle cognizioni storiche ajutate da quel lavoro secolare di attrazione, d'assimilazione, di seduzione che l'Europa ha esercitato sull'Oriente asiatico.

Il taglio dell'Istmo è nulla più che una scorciatoja, meravigliosa certamente e degna della strada, che voleasi agevolare. Ma la strada era già ideata, tracciata, cominciata, e percorsa. Vedete quello che se ne scriveva diciotto anni fa, quando l'epopea del Lesseps doveva parere un sogno anche a lui:

« A guardar le cose come ora stanno, cinque mondi umani v'ha sul nostro globo. Prima quest'Europa tanto divisa e suddivisa in apparenza, ma in sostanza vivente d'una sola vita, come quei poponi che fuori hanno la buccia rugosa e spartita a spicchi profondi, dentro un solo succhio e una sola pasta. Poi, a non parlar di quella carcassa dell'Africa, v'è l'India, la China, l'America, l'Oceania, ciascuna segregata da ogni altra parte di mondo con barriere di monti, di deserti e di mari; ciascuna bisognosa di rompere il suo guscio, di saggiare le proprie idee colle idee altrui, di vendere, di comprare, di vedere, di provare, di muoversi. L'Europa, ricca di ferro, di combustibile e di scienza, sta in mezzo a tutte come il laboratorio comune.

Ma vediamo le strade, che legano fra loro queste grandi membra del mondo umano.

» L'Europa è unita per terra all'Asia, come una testa tutta nervi, sensi e moto a un corpo grave e atticiato, dove si custodiscono le profonde scaturigini della vita animale. La via continentale del Nord, la grande strada della trasmigrazione de' popoli, è in mano alla Russia; ma interclusa verso mezzodi dal Caucaso, e dalle steppe dell'Altai va a perdersi ne' deserti siberici. Rimane perciò aperto solo l'antico e noto cammino della civiltà, il Mediterraneo, che, purgato di ogni pirateria, soletto da infinito numero di piroscafi, popolato dalle più belle e ricche isole del mondo, frastagliato in venti golfi, riposato in cento porti famosi, promette di ridivenire il centro

del commercio universale. Facili e brevi sono le comunicazioni che si scambiano su queste acque domestiche e veramente terranee, le quali, più che dividere, congiungono paesi limitrofi: imperocchè le coste dell'Africa al di qua del gran deserto, l'Egitto, e le regioni asiatiche che giacciono all'occidente del Tauro e dei piani arenosi della Mesopotamia, vogliansi ascrivere al mondo europeo.

» Altra cosa è l'India, stesa dietro un triplice baluardo di monti, di deserti e di popoli refrattari alla civiltà; per giungere alla quale, non ha molt'anni, era necessario o una navigazione di quattro mesi, sotto cieli tempestosi ed insalubri e lungo costiere inospitali, o un viaggio per terra tanto pericoloso ed incerto, che il tentarlo pareva capriccio di poeta o devozione di missionario. Eppure questa strada traverso il continente era l'antica strada dell'India; onde le fortune degli spedizionieri di Tiro, di Cartagine, d'Alessandria, di Palmira e di Venezia. Ma scoperta la via di mare, dintorno al gran promontorio africano, benchè essa volesse un giro quattro volte più lungo, fu preferita. Dodici mila miglia di mare, e i terrore del Capo delle Tempeste parvero meno difficili a superare, che tremila miglia di terra e la barbarie. Quando poi la navigazione a vapore venne a ridurre a un terzo tutte le distanze, quel viaggio di quattro mesi nella solitudine dei mari equatoriali riuscì intollerabile: e fallita la speranza di applicarvi il vapore per la difficoltà di approdare cinque o sei volte a rifornire le macchine, si pensò alla vecchia strada del Mediterraneo. Unanizzata la sponda Africana dalla conquista d'Algeri e dal genio di Mehemet Ali, convertita al cristianesimo civile la Turchia, umiliata la Persia, spinte al di qua dell'Indo le sentinelle inglesi, parve possibile la via di terra, e si tentò l'Eufrate, che per gelosie politiche fu poi abbandonato. Intanto il tenente Wagnon con britannica pertinacia stabilì una linea di comunicazione pel Mediterraneo, l'istmo di Suez e il Mar Rosso, fin allora eredito quasi innavigabile, e nel 1840 riuscì a fare il tragitto da Londra a Calcutta in 42 giorni. Questa via tiene adesso la valigia delle Indie: ma pare ancora troppo lenta ad una generazione, che può percorrere mille miglia al giorno. E già i giornali parlano del progetto d'una grande strada ferrata che, tagliando l'Europa continentale da Calais a Costantinopoli, si prolunghi a traverso l'Asia minore e la Persia fino al Gange per circa ottomila chilometri, che potrebbero essere percorsi dalla vaporiera in otto giorni.

» All'Oriente l'antico mondo indiano; ad Occidente il nuovo mondo scopertosi da Colombo, dal quale ci dividono tremila miglia di mare. Il tragitto da Liverpool, porto occidentale dell'Inghilterra, a New-York fino al 1836 esigeva 36 giorni andando, 20 tornando a cagione delle correnti favorevoli. Dopo l'applicazione del vapore 12 giorni bastano all'andata, 10 al ritorno. Ma ancora non se ne contenta l'operosa stirpe anglo-sassone,

che popola le due sponde dell'Atlantico: e perciò si pensa già a fare scalo in Galway, estremo punto dell'Irlanda, e ridurre il tragitto oceanico a sei giorni.

» Dietro l'India il mondo cinese, dietro l'America il mondo nascente dell'Oceania. Alla China può andarsi o per le strade stesse che conducono all'India, oppure per la via opposta tirando, come diceva Colombo, dritto a Ponente fino a toccare l'ultimo Oriente; e perciò si dovrebbe o girare il capo Horn, o attraversare l'istmo di Panama, o sguisciar tra la costiera settentrionale d'America e i ghiacci polari: il vecchio piano di Sebastiano Cabotto. Di queste tre vie occidentali la sola utile e possibile è quella dell'istmo di Panama, il quale vorrebbe solcare con una via ferrata, o tagliar con un canale, o forare con un gran tunnel marino. Ad ogni modo o spese ingenti e lavori di più decenni, o comunicazioni lente e costose. Ond'è che approfittando della via orientale dell'Indie, anche il commercio della China e della Polinesia farà capo a Ceilan, e di là passerà o per terra o navigando il Mar Rosso nel nostro Mediterraneo. Nè paiano sogni: che già la posta inglese tiene ora questa via; e dispacci di Londra giungono a Canton in 49 giorni, e giungerebbero in meno di 70 giorni a Sydney nella Nuova Olanda, dopo aver corso lo spazio enorme di 13 mila miglia, e compiuta una navigazione, nella quale i più arditi viaggiatori del secolo passato solevano spendere un anno, e che anche oggi con tutti i sussidi dell'arte non esige, per la via dell'Oceano, meno di 149 giorni.

» Così l'opera di Colombo e di Vasco di Gama, che avevano disorientata l'Europa e forzata la strada dell'India a passar per l'Atlantico, verrebbe ora raddrizzata dal vapore; l'Oriente sarebbe ricollocato all'Oriente, e l'Italia, rimessa ne' suoi gaucheri, non riceverebbe più le merci di Bombay e di Pekino dal Capo di Buona Speranza e dallo Stretto di Gibilterra.

» Da quel che diciamo è chiaro, che, dove dal secolo XV in qua i lunghi viaggi di mare parevano più pronti, sicuri ed economici di quelli per terra, ora, mercè l'applicazione del vapore alle strade ferrate, le comunicazioni per terra riescono più rapide e più certe. V'ha però a notare, che per le grosse merci la navigazione, anche più lenta, sarà sempre più economica; che è la ragione, per cui i canali per molti casi prevalgono alle linee ferrate. Le vie marittime poi potrebbero riconquistare la loro superiorità quando si giungesse a sciogliere compiutamente, come ora si tenta colle macchine ad elice, il gran problema di combinare il vapore e il vento, l'uno per vincere gli ostacoli delle calme e per lottare colle tempeste, l'altro per risparmiare spesa e approfittare della forza gratuita della natura, diminuendo anche il carico del combustibile, che è il grande ostacolo delle lunghe navigazioni a vapore ».

A questo vecchio preludio, cavato apposta, perchè non si creda una so-

litaria divinazione, da un nostro libereoletto popolare, poco anche adesso potrebbesi aggiungere quanto alle idee: quanto ai fatti, un mondo di cose. I diciassette anni che corsero dal 1853 al 1869, furono *grande vite spatium* non solo per la vita d'un uomo, come parevano a Tacito, ma anche per la vita dell'umanità. La Turchia, che è a dire in sostanza tutta la Società islamitica, s'è rassegnata nelle mani della civiltà cristiana; l'India diviene ora veramente una provincia inglese; l'Africa niliaca e atlantica si fanno ogni giorno più regioni europee. La penisola gangetica, solcata da novemila chilometri di strade ferrate, è omai resa permeabile e trasparente; l'insonne vaporiera già risale le valli del Bramaputra; e le grandi vie naturali dell'Irawaddi, e del Cambogia schiudono agli esploratori ed ai missionarj della civiltà le porte occidentali dell'Impero Celeste. La vera muraglia della Cina è superata omai e abbattuta. I Russi vi hanno aperta un'immensa breccia dalle parti di tramontana e di maestro; gli Inglesi e i Francesi l'hanno succhiellata a libeccio e a mezzodì. Il nuovo Sultano dell'Yunnan schiude agli Inglesi la via di Bhamo, e una Commissione francese penetra nel cuore della Cina occidentale oltre i confini dell'Yunnan, fino al Szutschuen, e raccoglie le più sicure notizie sul corso de' grandi fiumi, che, usciti dalla immensa selva delle Alpi tibetane, scendono alla penisola transgangetica. Il commercio cinese tra breve non avrà più aperte le sole porte marittime dell'estremo Oriente, ma, addomesticate le strade naturali del Cambogia e principalmente dell'Irawaddi, accessibile per ottocento chilometri entro terra, ai piroscafi, metterà capo a Saigon, e meglio a Rangun, il quale, per esser più occidentale, pare destinato a divenir lo scalo del commercio indo-cinese coll'Europa, finchè la strada ferrata, che già attraversa il massiccio della India Maggiore da Bombay a Calcutta, e si spinge fino a Dacca presso le foci del Bramaputra, non avrà potuto riascendere traverso il Tipperah, e la valle del Kiaenduaen fino al varco di Bhamo. — Allora avverrà dei due grandi promontorj indiani quello che ora s'argomenta imminente pel promontorio africano dopo il taglio di Suez. Quei trasporti, che cercano sollecitudine e sicurezza, come i viaggiatori e le merci di gran pregio e poco volume, sceglieranno le vie ferrate, e tireranno dritti pel continente dalla Cina centrale a Bombay; il resto, che vuole il buon prezzo, e non paga troppo il tempo, continuerà a girare attraverso i labirinti della Sunda, e a voltare poscia i capi di Ceilan e del Malabar per riuscire al golfo arabico segnando in mare un'immenso arco lungo più che il doppio della dritta distanza che separa per terra Canton da Bombay.

L'apertura adunque dell'Istmo è un fatto preveduto, preparato, quasi a dir naturale come la maturanza d'un frutto di stagione. E però non vuolsi dar troppa importanza ai faticosi computi, che i fautori e gli avversarj del Lesseps vanno architettando per trarre dalla momentanea condizione delle cose, e dal presente movimento degli scambi, congetture fa-

vorevoli o sinistre sull'esito finale della grande impresa. Guardando le cose dall'alto, e a occhiate di secoli, l'India e la Cina sono spinte da una crescente forza d'attrazione verso l'Europa; e se il viaggio di mare non s'avesse a poter raccorcicare, le irresistibili infiltrazioni di commercio s'aprirebbero altre vie attraverso il continente asiatico. La persuasione di codesta necessità ci spiega come l'Inghilterra, che dapprima accolse con tanta avversione la minaccia d'uno sviamento del consueto corso de' suoi commerci marittimi, a' quali con infinito studio e meravigliosa fortuna essa aveva preparato stazioni, e munimenti lungo tutte le costiere africane e nelle isole dell'Atlantico, finì coll'acconciarsi all'idea del bosforo egiziano, che aprirà un passo agevole e breve dal Mediterraneo all'Oceano indiano assicurando così la prevalenza del commercio marittimo sulle strade interne dell'Eufrate, del'Oso e del Volga. — Questo è il punto.

La larga circumnavigazione africana non avrebbe potuto, se non con grandissimo disagio, reggere la concorrenza di quelle strade continentali, che l'Inghilterra non è sicura di poter mantenere sempre libere e accessibili a' suoi negozj. Il Mediterraneo invece, l'Egitto e l'Eritreo, aperti a tutte le bandiere, e posti sotto la salvaguardia dell'interesse universale, fanno la parte più vantaggiata alla grande nazione marittima, a cui è facile in ogni caso prepararsi fra tanti popoli littorani, fide clientele e valide alleanze. Codesti, pensiamo, più assai che Malta, e Perim, e Aden, sono gli argomenti, che altutirano le gelosie britanniche; e codesti sono gli argomenti che ci dimostrano quanto importi all'Italia, anche ne' rispetti politici, l'apertura del passo di Suez.

Ma torniamo alla geografia commerciale. Si è fatto un grande rimescolio di cifre per indovinare se la Società messa insieme da Lesseps abbia a guadagnare o a perder tesori. Il costo dei lavori, già si sa, era stato dapprima stimato di censessanta milioni, o duecento al più. In fatti sappiamo che passerà i trecento milioni. — A ripagar gli interessi, e la graduale restituzione di codesta enorme somma si richiederebbero da venti a venticinque milioni annui; altrettanti per mantenere i porti d'imbocco, le stazioni interne, e tutto il canale vigilato, fornito d'ogni servizio occorrente alla navigazione, rinettato e difeso dalle arene. — D'onde cavare codesta somma di 50 milioni ogni anno? — Se tutte le navi che oggidì girano il Capo di Buona Speranza verranno a tragittar pel faro egiziano, s'avrà un passaggio di quasi dieci milioni di tonnellate ogni anno che, a ragione di dieci lire per tonnellata, tornerebbero a 100 milioni, anche non mettendo in conto la capitazione di circa cencinquantamila viaggiatori. Dunque il doppio di quello che si avrà a spendere, diceva il sig. Lesseps. Ma i contraddittori domandano, se tutte le navi, che ora fanno il tragitto australe, infileranno lo spiraglio di Suez; se pagheranno tutte, anche le navi vuote, e le zavorre; se per difendere il canale dai turbini di sabbia, basteranno dighe e cavafanghi, o

se non bisognerà invece vincere il deserto circostante, respingerlo lontano parecchie miglia, trasformar la natura, frenare i sabbioni vorticosi con montagne artificiali, come fecero, a quel che pare, gli antichi Egiziani colle piramidi. Ma sia come vuolsi, il Canale, ormai compiuto, purchè il commercio ne possa ripagare il mantenimento, non si chiuderà, quand'anche i soci del Lesseps avessero a perdervi le prime spese. — Codesta è questione di borsa, della quale certo non vuol negarsi l'importanza: tanto più che non mancano i seminatori di accuse, i quali asseverano che il Canale, il quale avrebbe dovuto esser largo da sessanta a cento metri, e profondo otto, per dare il passo anche ai maggiori piroscafi, appena misura in alcuni luoghi venti metri di larghezza, e non ha tanto fondo da impedire, che le macchine a vapore, nel loro violento mulinare non sommuovano le ime sabbie, e non isfascino le sponde arenose. Le quali cose, se fossero vere, vorrebbero dire un'altro centinaio di milioni da accattare; accatto difficile e che peggiorerebbe d'assai le condizioni dell'impresa. Ma noi crediamo che, se anche nuove difficoltà si presentassero, non mancherebbero denari e ingegni per vincerle. E ci pare, che questi mali auguri vengano da coloro che hanno meno vantaggi a sperare, e più danni a temere dal nuovo indirizzo del Commercio orientale; e principalmente dai tedeschi del Nord, i quali malvolentieri comportano che i loro porti del littorale anseatico e del Baltico, alcuni de' quali con fortunato ardimento avranno da pochi anni in quà avviati commerci colle Indie, debbano a un tratto trovarsi i più remoti dalla nuova via. — « Fin qui, » dice un autorevole diario germanico, « i commerci asiatici tenevano per noi la stessa via, che per l'Inghilterra. Aperto il varco di Suez le cose muteranno pur troppo. Molte merci ultramarine adesso giungono a Vienna, a Trieste, e sino a Venezia passando per Amburgo. D'ora innanzi invece la via diretta sarà favorevole agli scali del Sud. Vero è, che il passo dell'Istmo riuscirà caro; che le merci di poco pregio e di gran volume, non potranno nè convenientemente trasportarsi a spendio di vapore, nè ricompensare il pedaggio; che per la navigazione a vela l'Oceano Atlantico e gli altri mari larghi, corsi da regolari correnti pelagiche, e da venti periodici, piglieranno meno tempo, e minacceranno meno pericoli, che non il capriccioso Mediterraneo, rotto e sommosso dal soffiare di tante gole montane, e il mal noto e scoglioso Eritreo, angusto corridoio di duemila miglia di lunghezza, spesso incerte per calmerie ostinate, o cozzante seco stesso per opposte traversie. » — Queste pessime speranze devono pur troppo avere qualche parte di verità. — Ma a noi specialmente, a noi Italiani, toccherebbe rispondere o dissipando colla parola gli errori, o preparandoci a vincere coll'industria e colla fatica le difficoltà. Ora che si fa quaggiù?

Codesta veramente non è una questione geografica. Pure vi arrischieremo qualche risposta. Gli scrittori, pare a noi, hanno fatto in Italia il debito

loro Quello che si poteva far colle parole stampate si fece. Fin da quando cominciò a levarsi la fama del sig. Lesseps e del suo audace disegno, non mancarono lodi, consigli, ragguagli, esortazioni, profezie. Il Calindri (*Bollettino dell'Istmo di Suez*, pubblicato in Torino, Stamperia dell'Unione); il Tabarrini (*L'Istmo di Suez. Atti della R. Accademia dei Georgofili*; nuova serie, vol. XII, Disp. prima Firenze, Tipografia Galileiana, 1865); il Boecardo (*Il Canale attraverso l'Istmo di Suez e gli interessi commerciali dell'Italia* Genova, 1865); il Torelli (*Sci paralleli fra il traforo del Moncenisio ed il Taglio dell'Istmo di Suez. Atti del R Istituto Veneto*. 1867-68-69), a non ricordare che i più noti, fondarono una specie di letteratura istmica. E ora volentieri aggiungiamo un cenno delle tre pubblicazioni, di cui scrivemmo i titoli in fronte alla presente noticina, perchè esse bastano a mostrare, come nei libri la questione dell'Istmo di Suez sia giunta anche tra noi a piena maturanza. Ma i libri sono spesso come le buone intenzioni, che si spendono in luogo e vece dei fatti, e servono a scusare la negligenza.

Il libro del sig. Barzellotti, segretario della Camera di Commercio ed Arti di Firenze (*La questione commerciale d'Oriente, l'Italia e il Canale di Suez*. Cenni storici e considerazioni. Firenze, Tipografia Eredi Botta. Giugno 1869) discorre con felice brevità la storia del commercio orientale, e ne mostra l'importanza. Il sig. Jacopo Virgilio (*Il Commercio Indo-Europeo e la marina mercantile italiana a vela ed a vapore*. Genova, Tipografia sociale, 1869) con validissimi argomenti combatte la sentenza troppo frettolosamente approvata dal Torelli (*Sesto Parallelo, fra il progresso dei lavori delle due grandi opere il traforo del Cenisio, ed il taglio dell'Istmo di Suez. Nota sull'avvenire della navigazione a vela. Atti dell'Istituto Veneto* tomo XIV, serie terza, dispensa prima, 1868-69), che le navi a vela sieno per la concorrenza crescente e irresistibile dei piroscafi, condannate al destino delle galere de' nostri vecchi, e delle triremi degli antichi; e il signor G. B. Beccari (*Il commercio cinese nel 1865*. S. Giovanni Valdarno. Tip. di Michele Righi, 1869) pubblica preziose notizie di statistica commerciale, preparando elementi di quella nuova disciplina, che con aspro neologismo chiamasi *menologia*, e dandoci un'accurata e specificata indicazione delle merci, che potrebbero scambiarsi vantaggiosamente fra l'Italia e la Cina.

Molti, speriamo, leggeranno questi libri, che, ci sia lecito il ricordarlo, si devono a tre egregi uomini aseritti alla Società Geografica Italiana, la quale fino dal suo nascere mostrò più desiderio di fare, che di parlare. Molti forse li leggeranno. E poi? — E poi impareranno tutto quello che si poteva e si doveva fare, e che non si è fatto.

Nè di ciò sarebbe giusto chiamare in colpa il Governo. Anche il Governo fece, questa volta almeno, il debito suo: prima ancora che si par-

lasse del taglio dell'Istmo Egiziano, Cavour comprese il partito che poteva trarsi dalla forma viale della penisola, e mise mano alla più grande delle opere moderne, cominciando arditamente l'escavazione di quella strada sottomontana, che l'Europa guardò lungamente con ironica meraviglia, e che deve davvero abolire le Alpi. Pochi anni dopo, e appena se ne ebbe la possibilità, fu tracciata la grande via ferrata longitudinale che dal sotterraneo alpino del Cenisio doveva riuscire al porto italiano, che più si protende verso l'Egitto, a Brindisi. E queste non sono parole. S'aggiunga l'invio di speciali commissioni e dei delegati delle Camere di Commercio in Egitto, la fondazione di scuole per le lingue orientali, la pubblicazione d'importanti ragguagli commerciali (*Cenni intorno al commercio dell'Egitto, del Mar Rosso, delle Indie, della Cina e del Giappone*, pubblicato per cura del ministro d'Agricoltura, Industria e Commercio, 1865), gli studj intrapresi per condurre attraverso le Alpi settentrionali un'altra via ferrata, che apra alla Svizzera e alla Germania un agevole passo al Mediterraneo; votava (*Commissioni* del 14 maggio 1860, e del 23 luglio 1864, due volumi. Parte prima, *Studi commerciali*; parte seconda, *Studi tecnici*, 1865), le ingenti spese per l'ampliamento de' porti di Genova, di Napoli, di Brindisi, di Ancona, di Livorno, della Spezia, di Venezia; la creazione d'una marineria militare; la pubblicazione della carta nautica del Mar Rosso (*Carta idrografica del Mar Rosso rilevata da R. Moresby negli anni 1833-34, e riveduta nel 1865, riprodotta per ordine del Ministero d'Agricoltura e Commercio nel detto anno colla riduzione delle misure inglesi al sistema metrico decimale, e coll'aggiunta del Canale di Suez, e delle Coste del Mediterraneo al porto Said*).

Certo si è fatto molto, ma se non si riesce a pigliar posto subito, non si sarà fatto nulla. Marsiglia e Trieste minacciano di girar pe' due fianchi l'Italia, di rendere inutile il gran molo della penisola japigica, di tirar a sè tutte le navi che sboccheranno dal Bosforo egiziano, e di far considerare le costiere italiane nulla più che un inciampo buttato in mezzo al Mediterraneo. Quello che la Francia abbia fatto e sia presta a fare per Marsiglia tutti lo sanno. L'Austria decretava testè la spesa di 20 milioni di fiorini per crescere sicurezza di acque tranquille, e comodità di calate e di magazzini al porto di Trieste; ma quello che più importa, provenzali e dalmati, austriaci e francesi danno mano ai loro governi, li aiutano, li precorrono, li trascinano. Mercatanti, avventurieri, studiosi pigliano la via dell'Oriente, tentano gli scali del Levante e dell'India, s'industriano, si associano, sperimentano, arrischiano. Nelle cose commerciali, come nelle scientifiche, vale il famoso motto dell'accademia del Cimento: *probanda e riprovanda* e l'altro più semplice e più profondo, con cui il Newton spiegava tutte le sue scoperte: *pensandovi*.



